

Guía

RELACIONES ECONÓMICAS EN EL

TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA



#CárgateDeLegalidad



CAMILO PABÓN ALMANZA
Superintendente de Transporte

ADRIANA MARGARITA URBINA PINEDO
Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre

WILMER ARLEY SALAZAR ARIAS
Superintendente Delegado de Concesiones e Infraestructura

ÁLVARO CEBALLOS SUÁREZ
Superintendente Delegado de Puertos

ADRIANA DEL PILAR TAPIERO CÁCERES
Superintendente Delegado de Protección de Usuarios

MARÍA PIERINA GONZÁLEZ FALLA
Secretaria General

MARIA FERNANDA SERNA
Jefe de Oficina Asesora Jurídica

PAULA ANDREA JARAMILLO HERRERA
Directora de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte

ADRIANA LUCÍA OTERO MÁRQUEZ
Directora de Investigaciones de Tránsito y Transporte

Apoyo de:

ANDRÉS LEONARDO CASTRO GUTIERRÉZ
Abogado de la Dirección de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte

Diseño:

JEISSON HERNÁN DÍAZ DUARTE
Periodista y Comunicador Social del área de comunicaciones



Presentación

Superintendente de Transporte

La Superintendencia de Transporte debe ayudar a que exista confianza en los mercados.

Para ese fin, esta Guía se expide como un instrumento que pretende explicar las reglas aplicables a las relaciones económicas en el transporte terrestre automotor de carga, que impacta de manera transversal a todos los actores de la cadena logística.

Acudiendo a las buenas prácticas para la expedición de “soft law”, esta Guía (i) explica cómo la Superintendencia ejerce sus facultades, (ii) refleja una interpretación actual de la ley -sin reemplazarla-, y (iii) como factor fundamental, se expidió con cooperación y diálogo con los participantes del mercado. Por más de tres meses estuvo publicada para la recepción de comentarios, de forma que pudiera incorporar las inquietudes y posturas de cada actor antes de su expedición. Agradecemos a quienes participaron de manera activa en la construcción de este documento.

Sin perjuicio de las investigaciones y aplicaciones en cada caso, la prevención y la pedagogía ayudará a que los generadores de carga, empresas de transporte y a los transportadores mismos, conozcan cuál es el régimen de precios en transporte de carga, qué consecuencias hay por su infracción y las competencias de esta Superintendencia.

Guía

RELACIONES ECONÓMICAS EN EL

TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA



CONTENIDO

Generalidades

Antecedentes

Sistema de costos eficientes

Acceso de la herramienta

Supervisión por parte de la autoridad

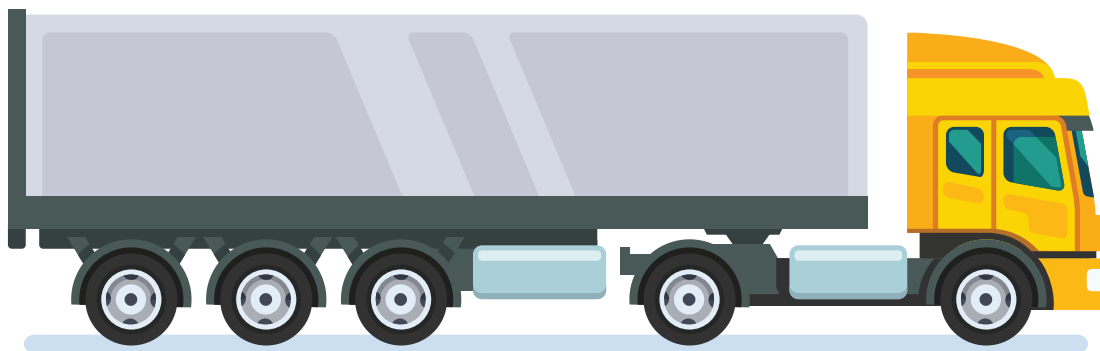
Excepción de eficiencia

Fuentes



#CárgateDeLegalidad

GENERALIDADES



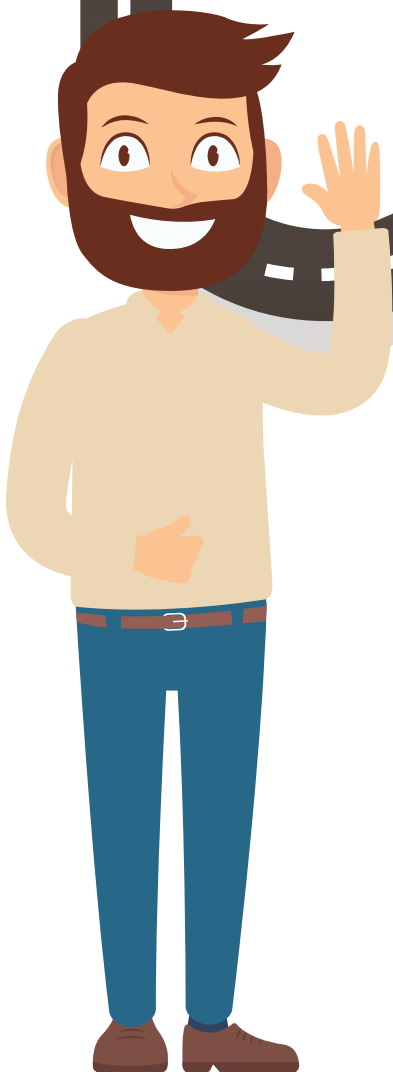
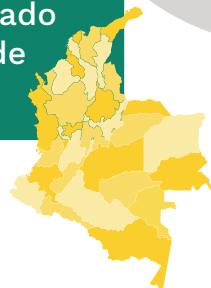
#CárgateDeLegalidad

MODELO ECONÓMICO EN COLOMBIA

Señor generador de carga, empresario, propietario, les vamos a explicar la importancia del régimen de relaciones económicas en la cadena de la operación, iniciemos....

En consecuencia existe la libertad de empresa y la libre competencia económica, bajo la regulación y control del Estado.

Lo primero que hay que saber es que Colombia adoptó constitucionalmente a través del artículo 333 de la Constitución Política un modelo económico denominado "economía social de mercado".



ESQUEMAS DE INTERVENCIÓN DE PRECIOS



Dentro de las variables que el Estado puede intervenir en los mercados, están los precios.

En términos generales existen 4 esquemas de intervención de precios, así:

1. Libertad total

2. Libertad vigilada

3. Libertad regulada

4. Control directo

Siendo el régimen de libertad total el más flexible, en cada uno de los siguientes regímenes la intervención del Estado es más intensa sobre los precios que se pueden pactar para las operaciones de un mercado.

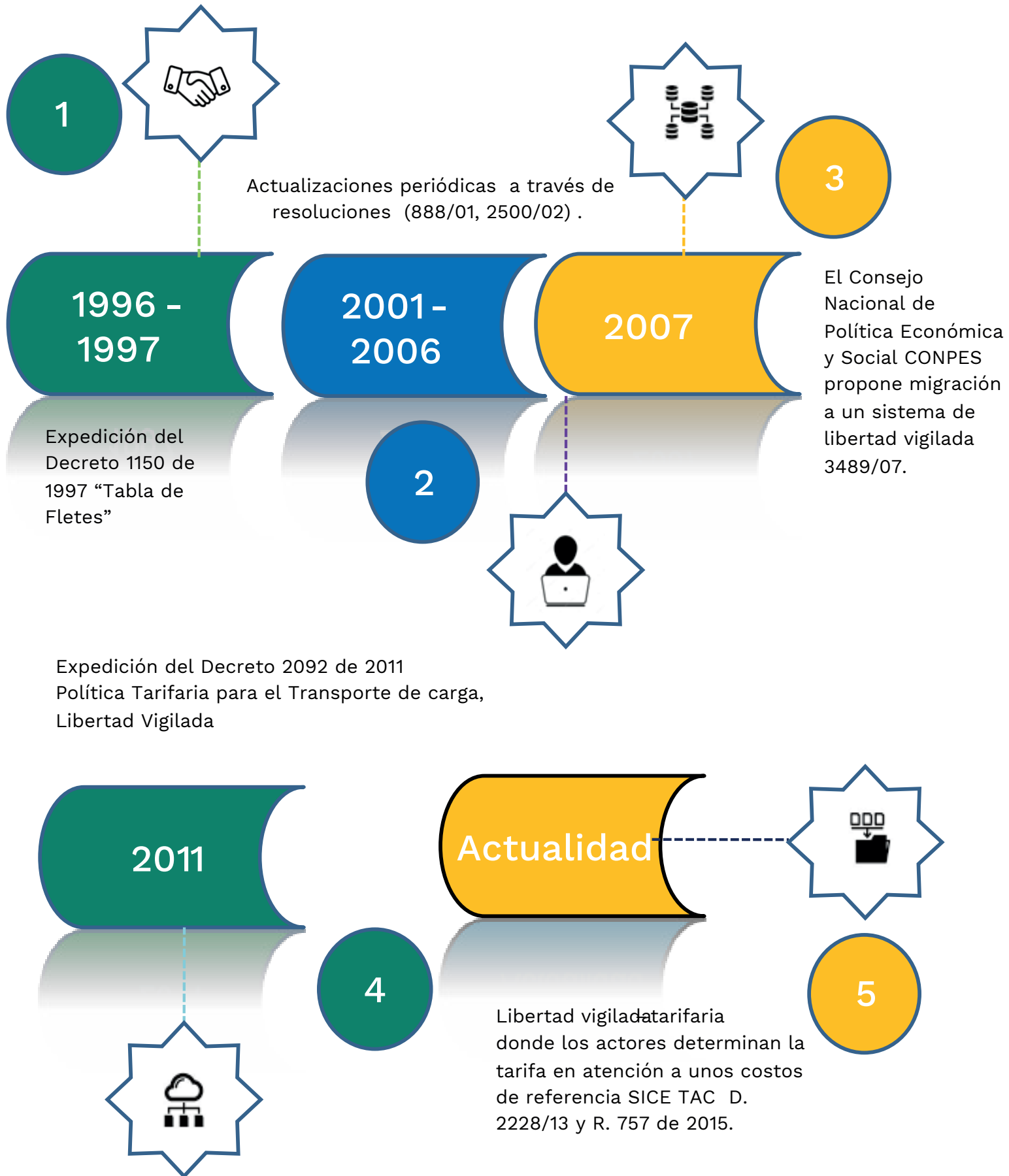
Veamos cómo es esto aplicable en el transporte de carga.

ANTECEDENTES



#CárgateDeLegalidad

LÍNEA DEL TIEMPO



LA “TABLA DE FLETES”

¿Cómo inicio la regulación económica en el ámbito del transporte?



El esquema de la llamada “tabla de fletes” fue planteado inicialmente en el ámbito del transporte terrestre nacional de carga como un mecanismo que buscó dar solución a la problemática del sector que consistió en realizar pagos a propietarios, poseedores y/o tenedores de vehículos por debajo su estructura de costos de operación.

La reglamentación del tema encuentra su origen en el Decreto 1150 de 1997, que se ocupó exclusivamente de las relaciones entre la empresa de transporte y el propietario, poseedor o dueño del vehículo

CAMBIO DE ESQUEMA

El Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES tuvo oportunidad de analizar el tema.



Con el fin de armonizar las relaciones económicas de todos y cada uno de los integrantes de la cadena, de acuerdo con principios de eficiencia, sostenibilidad, desarrollo y competitividad del sector, fue necesario migrar hacia un esquema de regulación basado en el principio de intervenir sólo en los casos en que se presenten fallas de mercado.

A través del documento 3489, Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga

Se identificó la necesidad de migrar de una política tarifaria de libertad vigilada.



SISTEMA DE COSTOS EFICIENTES



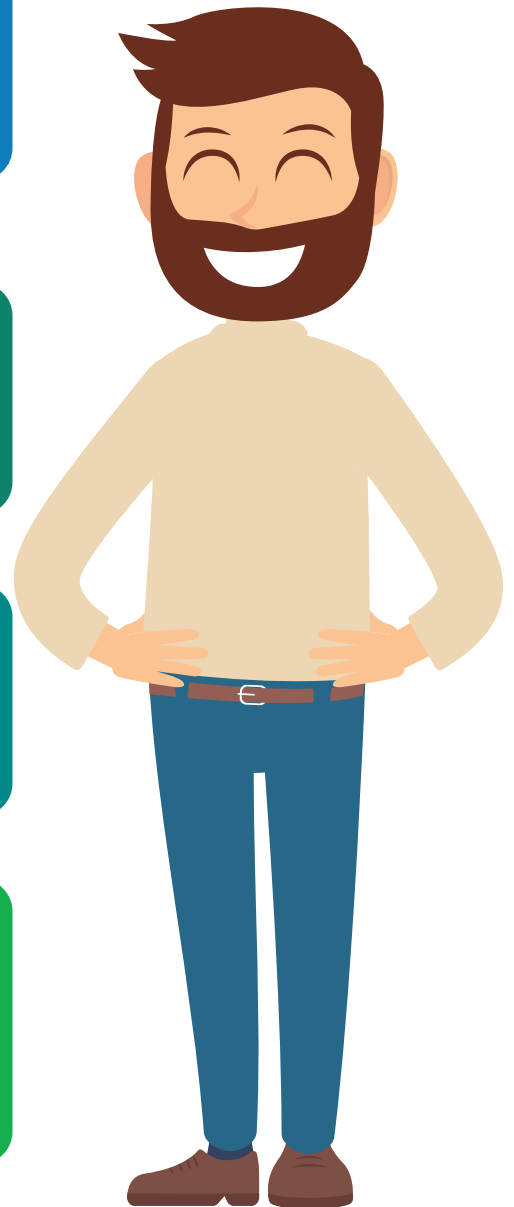
#CárgateDeLegalidad

¿Cómo se desarrollará la política de libertad vigilada?

A) Es el modelo de costos de referencia creado por el Ministerio de Transporte.

B) Regulación de relaciones económicas en el sector Transporte automotor de carga.

C) compuesto por unos parámetros generales y tres tipos de costos, costos fijos, costos variables y otros costos



PARÁMETROS QUE DETERMINAN EL MODELO

Tipo de costo	Fórmula	Denominación
Costos fijos	$CFV_i = \frac{\text{Parámetro} \left(\frac{\$}{\text{mes}} \right)}{\text{Viajes mensuales}}$	Capital, comunicaciones, impuestos, parqueaderos, revisión técnico mecánica, salarios y prestaciones tripulación (básico), seguros.
Costos variables	$CVV = \text{Parámetro} \left(\frac{\$}{\text{km}} \right) * \text{Distancia ruta}$	Combustibles, filtros, lavado y engrase, llantas, lubricantes, mantenimiento y reparaciones e imprevistos.
Otros costos	$OCV = \text{Parámetro}(\%) * (\text{Costos fijos} + \text{Costos variables})$	Comisiones y factor prestacional, gastos de administración, imprevistos, RetelCA y ReteFuente.

Así las cosas, los tres grupos de costos que contempla el SICE TAC son el resultado de la sumatoria de las diferentes tipologías que los componen. Dentro de los parámetros generales se encuentran las distancias, horas hábiles de operación al mes, tiempos logísticos y velocidad promedio.


ACCESO A LA HERRAMIENTA



#CárgateDeLegalidad

PARÁMETROS QUE DETERMINAN EL MODELO

1



<https://plc.mintransporte.gov.co>

Para hacer uso de la herramienta debe ingresar a través del Portal Logístico de Colombia a la dirección web pública destinada para el efecto; para la consulta de los costos operativos en el sector transporte de carga por carretera en la herramienta SICETAC, no se requiere usuario o contraseña, la consulta es libre para el público en general

<https://plc.mintransporte.gov.co/>

Dentro del Portal Logístico de Colombia identifique en la sección inicial, barra superior los links para acceder a la herramienta SICETAC

Portal Logístico de Colombia

INICIO RNDC SICETAC

#CárgateDeLegalidad

PARÁMETROS QUE DETERMINAN EL MODELO

2

Se deberán especificar los parámetros y las características propias del viaje:

La movilidad es de todos Mintransporte

INICIO RNDC SICETAC ALIANZAS CORREDORES ESTADÍSTICAS PUBLICACIONES Q

Costos Eficientes

Cuál es la configuración de su vehículo?

Qué tipo de carga va a transportar?

Qué tipo de unidad de transporte va a emplear?

Donde se origina el viaje?

Cual es el destino?

Horas acordadas para la actividad del cargue? Horas acordadas para la actividad del descargue?

Horas de espera en el cargue? Horas de espera en el descargue?

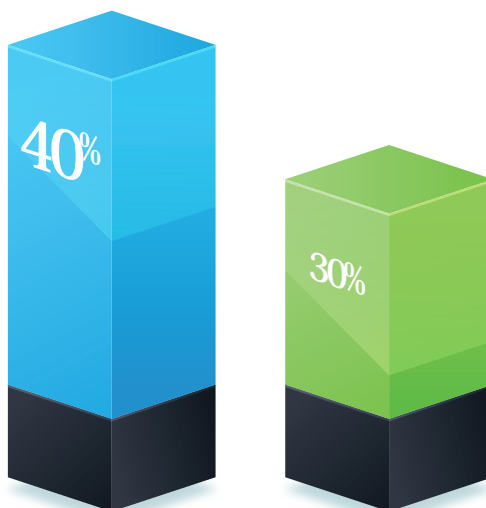
Cuánto es 37 + 32

Ultima actualización: 2020/02/01

Los precios unitarios indicados en la herramienta son referencia de mercado y se encuentran avalados por la mesa técnica del observatorio de transporte de carga por carretera OTCC.

3

Según los datos incluidos, el sistema calcula los costos eficientes de referencia para esa operación.



**SUPERVISIÓN
POR PARTE DE
LA SUPERINTENDENCIA
DE TRANSPORTE**



SuperTransporte

#CárgateDeLegalidad

ESTRUCTURACIÓN DE LA TARIFA

¿Cuáles criterios se tienen en cuenta para la vigilancia en materia de relaciones económicas?

1. Formulación de política tarifaria

Ley 336 de 1996 - Artículo 29: “(...) [M]inisterio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los Modos de transporte.”

2. Reglamentación de tarifas

Código de Comercio artículo 997. “El Gobierno reglamentará (...) en cuanto a las tarifas, horarios, itinerarios y reglamentos de las empresas.”

3. Política tarifaria

Decreto 2092 del 2011 “[P]or el cual se fija la política tarifaria”

4. Sanción por infracción de la política tarifaria

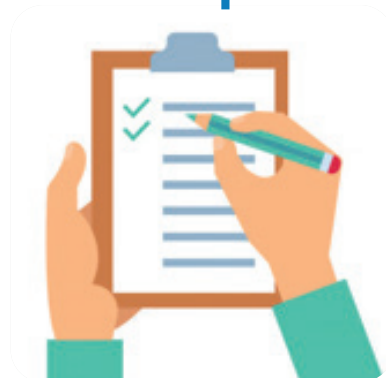
Ley 336 de 1996 artículo 46 literal d, en concordancia con los decretos reglamentarios y otras disposiciones aplicables.



CONTRATO DE TRANSPORTE

Generador de la carga

Empresa de transporte
empresas



Flete

Reflejado en el contrato de transporte, factura de transporte e información declarada a otras entidades los cuales se podrán extraer del Registro Nacional de Despacho de Carga-RNDC.



SICE
Tac

#CárgateDeLegalidad

CONTRATO DE VINCULACIÓN

Empresa de Transporte

Propietario, Poseedor o
Tenedor de vehículo
automotor



Valor a pagar

Reportado por en el RNDC bajo nombre “Cumplido del Manifiesto de Carga” y consignado el manifiesto - verificado por la autoridad, entre otras en las visitas de inspección con la solicitud de soportes de pagos de anticipos, liquidaciones y comprobantes de pago.



SICE
Tac

#CárgateDeLegalidad



Para determinar si hubo un pago por debajo de los costos de referencia se considerarán, entre otros, los siguientes supuestos:

- (i) No pago: que no se haya pagado el valor pactado,
- (ii) Pago incompleto: que se haya pagado sólo una parte del valor pactado.
- (iii) Descuentos no autorizados: que se haya pactado un valor por encima de los costos de referencia, pero se le hayan aplicado descuentos no autorizados, disminuyendo el valor pagado.
- (iv) Pacto debajo de costos: que expresamente se haya pactado un valor por debajo de los costos de referencia.



EXCEPCIÓN DE EFICIENCIA



#CárgateDeLegalidad

EXCEPCIÓN DE EFICIENCIA

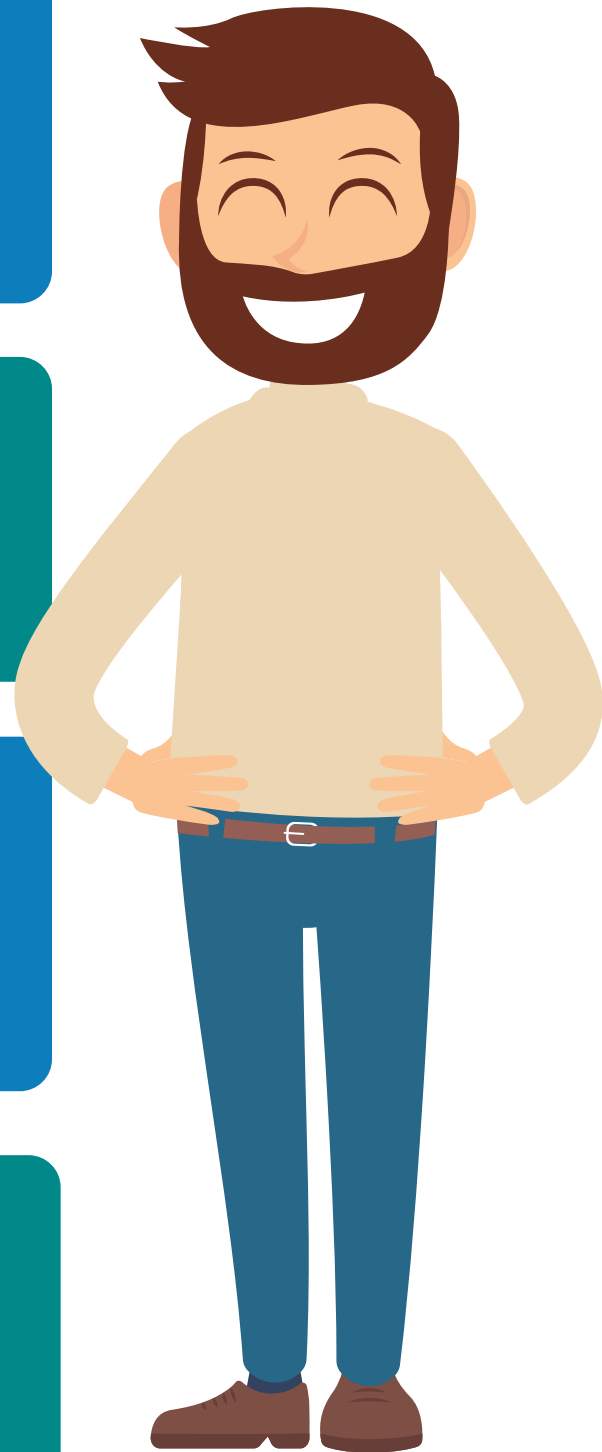
1. La Superintendencia de Transporte como autoridad de inspección, vigilancia y control del sector transporte vela por el cumplimiento del régimen económico del sector transporte.

De tal forma, realiza un análisis a partir de los costos eficientes de operación establecidos en el SICE TAC.

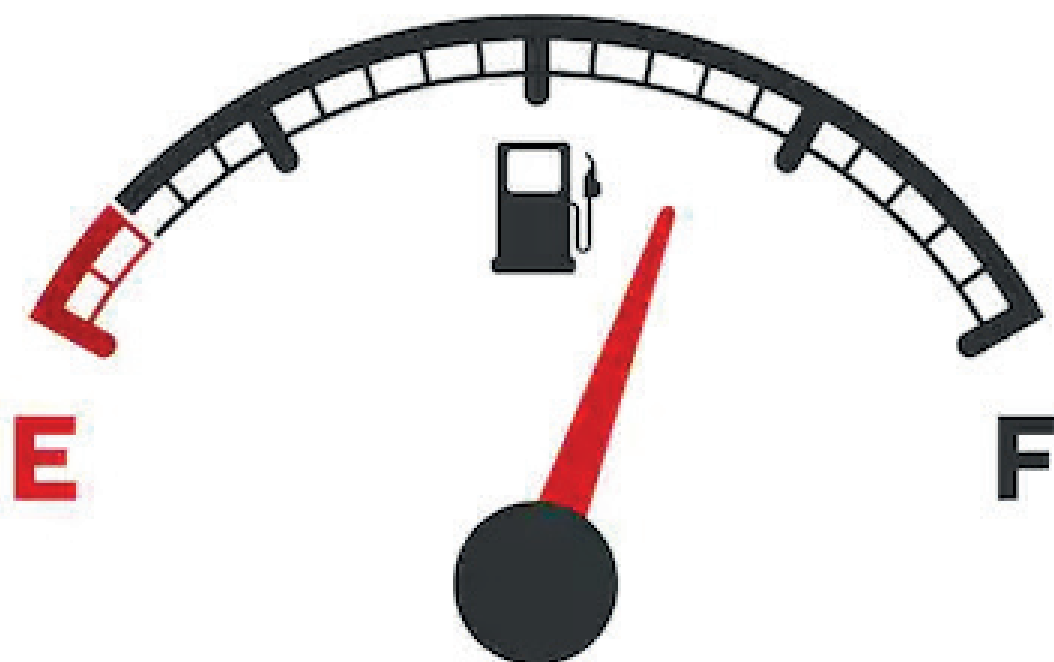
2. El calculo del valor determinado en cualquier caso debe observar los criterios establecidos por parte de la autoridad a través del sistema de costos eficientes (SICE TAC).

3. La desatención de los parámetros de la herramienta debe estar sustentada en condiciones de eficiencia de la operación, las cuales deben ser probadas.

4. En consecuencia, hay por lo menos dos alternativas i) pagar conforme a los costos calculados por la herramienta o ii) demostrar condiciones de operación mas eficientes.



EFICIENCIAS EN LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE



Tanto el Ministerio de Transporte como la Superintendencia de Transporte han reconocido la posibilidad de realizar pagos diferentes a los contemplados en el SICE TAC de acuerdo a criterios de eficiencia, así:

“El valor a reconocer en las relaciones económicas del costo kilómetro por tonelada efectivamente transportada debe ser calculado con base en los Costos Eficientes de Operación contenidos en el SICE TAC y de acuerdo a las características propias de las relaciones económicas de cada contrato, pudiendo pactar las partes eficiencias adicionales en los factores técnicos, logísticos y operativos.”

EFICIENCIAS EN LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE



Las eficiencias no son taxativas en la normatividad y atienden a cada operación y debe ser evaluada en el caso en concreto

Aspectos Operativos

Aspectos Logísticos

Aspectos Comerciales

POSIBLES EFICIENCIAS EN LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE



1. Parámetros de consumo de los diferentes insumos variables.
2. Cuando se presentan mejoras en rendimiento que dependen del equipo de transporte que se utilice, tecnologías y antigüedad del mismo.
3. Condiciones de operación o por prácticas de mantenimiento preventivo adecuadas.



1. Parámetros de consumo de los diferentes insumos variables.
2. Cuando se presentan mejoras en rendimiento que dependen del equipo de transporte que se utilice, tecnologías y antigüedad del mismo.
3. Condiciones de operación o por prácticas de mantenimiento preventivo adecuadas.

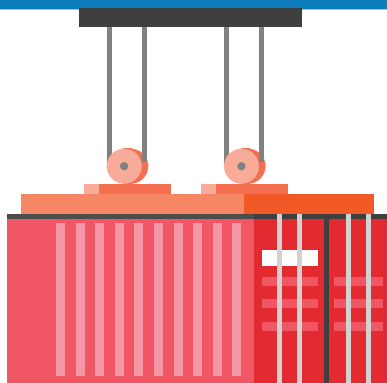


1. Fidelización.
2. Grandes volúmenes de carga.

#CárgateDeLegalidad

POSIBLES EFICIENCIAS EN LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE

1. Demostrar eficiencias en la operación (logísticas, operativas etc.)



2. Los beneficios generados por las eficiencias deben trasladarse al propietario, poseedor o tenedor del vehículo.



3. Las eficiencias deben ser cuantificables, demostrables en la operación en particular y dentro del marco de la legalidad.

FUENTES



#CárgateDeLegalidad

FUENTES



- Ley 336 de 1996.
- Decreto 1150 de 1997
- CONPES 3489 de 2007.
- Decreto 2092 de 2011.
- Decreto 2228 de 2013.
- Resolución 757 de 2015.
- Decreto 1079 de 2015.
- Memorando conjunto de fecha 13-05-2015 rad. 20151010124611
- Resolución 3382 de 2008.
- Decreto 2663 de 2008.
- Resolución 212 del 2000.
- Resolución 888 de 2001.
- Resolución 2323 de 2000.
- Resolución 3000 de 2003.
- Resolución 2004 de 2004.
- Resolución 888 de 2006.
- Resolución 5250 de 2007.
- Resolución 3175 de 2008.